

# aerokurier

DAS MAGAZIN FÜR DIE ALLGEMEINE LUFTFAHRT



**28**

Seiten  
**EXTRA**

Segelflug

**LBA-VERSAGEN:  
BETROFFENE  
IM PORTRÄT**



## zeit-Maschinen

**Die schnellsten  
Business Jets der Welt**



**Motorflug**  
Acro-Zwerg Staib LB-1



**AirLeben**  
Den Rhein entlang, Teil 2



**Brandschutz**  
Defizite auf Flugplätzen

# JET-STARS

DIE LEGENDÄREN JET-FLUGZEUGE DER WELT

EIN SONDERHEFT VON

**FLUGREVUE**

**Mikojan MiG-21**  
Der meistgebaute  
Überschalljet

**Lockheed SR-71**  
Das schnellste  
Serienflugzeug  
der Welt

**ALLE DATEN!**

Concorde ▪ F-4 Phantom II ▪ F-117 Nighthawk

**Airbus A380**  
Das größte Verkehrs-  
flugzeug der Welt

**Boeing 747**  
Ein Riese revolutionie-  
ren den Luftverkehr

**Airbus A320**  
Das meistgebaute  
Verkehrsflugzeug  
der Welt

**Die  
wichtigsten  
Jets der  
Geschichte  
im Detail**

Nicht verpassen!

***Das umfassende Sonderheft  
zu den Stars unter den Jets.***

Ab sofort am Kiosk. Für nur 7,90 Euro.

# LBA-Betroffene sind Opfer des Staates

**Die Formulierung mag** dramatisch klingen, aber nach Auswertung unserer Umfrage besteht daran kein Zweifel mehr. Denn wenn Entscheidungen über Tauglichkeit von Piloten derart willkürlich und teils gegen Fachgutachten von medizinischen Koryphäen sowie gegen technische und betriebliche Standards der Luftfahrt getroffen werden, dann muss man die Betroffenen als Opfer bezeichnen, zumal die Versagung des Medicals bei CPL- und ATPL-Inhabern für erhebliche Verdienstausfälle sorgt oder gar Berufsunfähigkeit bedeutet. Der Staat kommt hier ins Spiel, weil die Entscheidungen von einer Behörde getroffen werden, über die er bzw. konkret das Bundesverkehrsministerium, die Aufsicht führt. Dass es LBA-Präsident Jörg Mendel in den letzten zehn Jahren egal gewesen zu sein scheint, wie es in seinem Laden und speziell im Referat L6 aussieht, beweisen die Findings im EASA-Auditbericht, aus dem wir in der Dezember-Ausgabe zitiert haben, zur Genüge, denn es sind dieselben Probleme wie schon 2014. Dass aber auch das Bundesverkehrsministerium seiner Aufsichtspflicht nicht nachkommt, zeigt sich jetzt umso mehr, da man zunächst versuchte, die Probleme kleinzureden und später auf die Nachfrage, was mit dem öffentlich verkündeten Maßnahmenbündel zur „Sicherstellung, Stabilisierung und Verbesserung der Arbeitsprozesse“ gemeint sein könnte, so unkonkret antwortete, dass uns das nicht mal eine Veröffentlichung wert war. Wir haben die Geschichten einiger der Opfer des LBA ab Seite 50 protokolliert.

**Ein weiteres Brennpunktthema**, und da verzeihe man mir das miese, aber naheliegende Wortspiel, ist der Brandschutz auf kleinen Flugplätzen. Ausgangspunkt der Auseinandersetzung mit dem Thema war das Feuer am Flugplatz Varrelbusch Anfang Dezember, bei dem ein Sachschaden in Millionenhöhe entstand. Und auch wenn sich durch die Aussagen zweier Experten dazu mancher Vereinsvorstand oder Flugplatzbetreiber angegriffen fühlen mag, so geht es uns nicht darum, irgendwen pauschal an den Pranger zu stellen, sondern auf ein Problem aufmerksam zu machen, das landauf, landab zu existieren scheint – wovon sich jeder mit eigenen Augen selbst überzeugen kann, wenn er sich denn traut, genauer hinzuschauen. Fortgesetzt werden soll die Geschichte übrigens mit Tipps zum Thema Brandschutz, die sich mitunter schnell, einfach und ohne horrende Kosten umsetzen lassen.

**Neben diesen zwei Aufregern** haben wir natürlich wieder allerhand „Aviators Porn“ im Angebot. Der reicht vom Porträt über einen kleinen Doppeldecker mit großem Vorbild, Reisegeschichten, die uns nach Irland, nach Bremen und entlang

des Rheins entführen, und spannende Praxis-Artikel über Kollisionsvermeidung und Notlandeoptionen. Und noch ein Tipp an die Motorflieger: Schaut ruhig mal ins Segelflug-Special: Die Hinweise zur Installation von FLARM-Antennen dürften auch euch interessieren.

Schreiben Sie uns!

Wie nehmen Sie, liebe Leser, das Thema Brandschutz auf Flugplätzen wahr? Haben Sie selbst Erfahrungen damit, sei es als Vereinsvorstand oder als Mitglied einer Feuerwehr? Wir freuen uns auf Ihre Zuschriften, bitte bevorzugt per E-Mail an [redaktion@aerokurier.de](mailto:redaktion@aerokurier.de).

Mitarbeit an dieser Ausgabe:



**Patrick Hoeveler**

Redaktionsleiter unseres Schwestermagazins FLUG REVUE, bereichert diese Ausgabe mit einer Übersicht über die schnellsten Business Jets der Welt.



**Mark Stähle**

ist passionierter Reiseflieger und nimmt die aerokurier-Leser in seiner Reportage mit auf seinen jüngsten Trip auf die „grüne Insel“.

Lars Reinhold

Chefredakteur aerokurier

# Inhalt Nr. 2

Februar 2026  
70. Jahrgang

## Motorflug

### 8 Flugzeugreport Staib LB-1

Wilbur Staib schuf mit dem kleinen Doppeldecker die bessere Pitts. Noch heute fliegt das Unikat in den USA.

### 14 Auf nach Irland!

Mark Stähle nimmt die Leser mit auf eine Reise zur grünen Insel – und durch komplexe Lufträume und bürokratische Hürden.

### 20 Tipps für Trips: Bremen

Das kleinste Bundesland hat mehr zu bieten als man denkt.

## Business Aviation

### 24 Die schnellsten Business Jets

Der Wettlauf der Hersteller um die Krone bei Höchst- und Reisegeschwindigkeit geht weiter.

### 28 GBAA Insights

Der Verband plädiert für sukzessiven Aufbau von Resilienz angesichts digitaler Gefahren.



## Beilage Segelflug Special



### 4 Die LS5-Story

Walter Schneiders Traum von einem Offene-Klasse-Flugzeug wurde in privater Initiative Wirklichkeit.

### 11 Bibel für Gebirgssegelflieger

Im Buch „Peak Soaring“ hat Benjamin Bachmaier sein Know-how über die Bergfliegerei zusammengefasst.

### 12 30 Jahre HPH Sailplanes

Jaroslav Potměšil und sein Team bauen in Kutná Hora hervorragende Segelflugzeuge. Wir waren vor Ort.

### 16 Neue Regeln für die Rangliste

Der DAeC hat den Modus für die Punktevergabe bei Wettbewerben aktualisiert.

### 18 FLARM-Antennen optimal positionieren

Tobias Barth gibt Tipps, wie sich die Sende- und Empfangsleistung deutlich verbessern lässt.

### 24 Branchenguide

LTB, Hersteller, Händler und Co auf einen Blick



14 Wer sich durch die komplexen Lufträume kämpft, bekommt in Irland eine Menge geboten.



## Praxis

**30 Serie Kollisionswarnung, Teil 3**  
aerokurier-Autor Habbo Brune befasst sich dieses Mal mit den Möglichkeiten von ADS-B.

**34 Unfallanalyse**  
Eine zu hohe Masse und eine weiche Piste wurden dem Piloten einer Grumman AA-1 Trainer zum Verhängnis.

**38 Notlanden, so gut es geht**  
Wie findet man bei schwierigem Gelände oder über Städten ein geeignetes Notlandefeld?

## Magazin

**50 Das LBA und seine Opfer**  
Hunderte Piloten warten auf eine Medical-Entscheidung des LBA. Wir haben ihre Erfahrungen protokolliert.



aerokurier gibt es auch als **E-Paper**. Mehr Infos: [www.aerokurier.de/epaper](http://www.aerokurier.de/epaper)

## 58 Brandschutz auf Flugplätzen

Immer wieder brennt es auf Plätzen der GA. Experten sehen bauliche und organisatorische Defizite.

## 60 Lesestoff für Aviateure

Bis zum Saisonstart dauert es noch. Grund genug, sich unsere Büchertipps anzuschauen.

## AirLeben

### 64 Rheintal-Tour, Teil 2

Dieses Mal nimmt uns die Crew der D-EZLL mit von Schaffhausen bis nach Bad Neuenahr.

## Rubriken

### 3 Editorial

### 6 News

### 42 aerokurier-Markt

### 62 Termine

### 62 Impressum

### 74 Vorschau

Titelthemen

**aerokurier** im Abo  
Angebot auf Seite 61



Cirrus Aircraft

# Elftausend Flugzeuge der SR-Serie

Der US-Flugzeugbauer Cirrus Aircraft hat das 11 000. Flugzeug der SR-Serie ausgeliefert. Darüber informierte das Unternehmen aus Duluth, Minnesota, in einer Pressemitteilung. Das Jubiläumsflugzeug wurde in einem exklusiven Design präsentiert. Damit zelebrierte der Hersteller diesen Meilenstein der Cirrus-Firmengeschichte. Die vom Studio Cirrus Xi Design entworfene Lackierung sei inspiriert von zukunftsweisenden Trends, der Kunst der Bewegung und edlen Farben und Materialien, heißt es. Das Design sei außerdem eine

Kombination aus Eleganz und besonderen Details, die die Auslieferung von 11 000 Flugzeugen mit der Zahl Elf auf Rumpf, Heck und im Innenraum feiern. Die N11000 gehört zur jüngsten Evolutionsstufe G7+ der Kolbeneinmotors und verfügt über die automatische Notlandefunktion Safe Return Emergency Autoland, das erste voll zertifizierte automatische Notlandesystem einer SEP. Der nach eigenen Angaben drittgrößte Flugzeugbauer der Welt bietet in der SR-Serie darüber hinaus das Airframe Parachute System (CAPS) und das Avionikpaket Perspective Touch+.



Foto: Cirrus Aircraft

Modernisierung

## Upgrade für ältere HondaJets



Mit einem neuen Paket, dessen Marketingbezeichnung „APMG S“ lautet, können Besitzer und Betreiber von HondaJets früherer Baureihen, insbesondere HondaJet Classic und HondaJet APMG, ihre Flugzeuge modernisieren und aufwerten. Enthalten sind Features, die erst in neueren Versionen wie beispielsweise dem HondaJet Elite S eingeführt wurden. Die Abkürzung steht für „Advanced Performance Modification Group“. Die erste Baureihe des Zweistrahlers wurde bereits vor zehn Jahren zugelassen.

Foto: Honda Aircraft

# 5 000 000



Foto: Austro Engine

Flugstunden haben Flugzeuge des Herstellers Diamond Aircraft mit Triebwerken von Austro Engine bislang absolviert. Die Erfassung der Flottenstunden begann im Jahr 2009. Heute sind weit über 5500 Aggregate von Austro Engine in 82 Ländern weltweit im Einsatz.

Erster scharfer Einsatz für Garmin Autoland

## King Air 200 landet automatisch

Eine Beechcraft King Air 200 ist am 20. Dezember ohne Zutun der Piloten sicher gelandet. Garmin hat den Vorfall als ersten scharfen Einsatz seines Autoland-Systems bestätigt: „Garmin kann bestätigen, dass eine Notfall-Autoland-Aktivierung am Rocky Mountain Metropolitan Airport in Broomfield, Colorado, stattfand ... und zu einer erfolgreichen Landung führte.“ Wie US-Medien berichten, habe die in Aspen gestartete Crew mit der Aktivierung des Systems auf einen Abfall des Kabinendrucks reagiert. Autoland kommunizierte mit ATC und brachte die King Air sicher zu Boden. Beide Piloten waren wohlauflaut.



#### Rettungsflieger

## DRF Luftrettung in Berlin-Steglitz

Die DRF Luftrettung hat den Standort Berlin-Steglitz mit dem Rettungshelikopter „Christoph 31“ übernommen. Zum Einsatz soll ausschließlich ein Hubschrauber des Typs Airbus H135 kommen. Das neue Fluggerät bietet laut DRF Luftrettung im Vergleich zu der bislang vom ADAC eingesetzten EC135 deutliche Vorteile. Es verfügt über ein Glascockpit, in dem alle wichtigen Flugdaten auf großen Bildschirmen angezeigt werden. Zudem hat sie ein Auto-pilot-System, das die Piloten in schwierigen Phasen entlastet. Ein modernes Antikollisionssystem soll die Sicherheit erhöhen.

## 2. bis 4. Juni 2026 EBACE mit neuem Termin

Das organisatorische Hickhack um die EBACE, ehemals Europas führende Messe für die Business Aviation, nimmt kein Ende. Jetzt hat die European Business Aviation Association (EBAA) einen neuen Termin festgelegt: Die EBACE öffnet nicht wie gewohnt im Mai,

sondern erst vom 2. bis 4. Juni im Genfer Palexpo ihre Pforten. Die Aussteller sollen mit attraktiven Preisen gelockt werden. Kürzlich hat die EBAA ein neues Konzept vorgestellt. Nach einer 2025er-Messe ohne Flugzeuge soll es 2026 wieder ein Static Display geben.

#### Diamond Aircraft

## Erste Katana DA20i übergeben

Diamond Aircraft hat die erste am Standort Wiener Neustadt produzierte DA20i Katana an die Flugschule Aviation Academy Austria übergeben. Erst im Oktober vergangenen Jahres hatte der Hersteller nach mehr als zehn Jahren Pause die Wiederaufnahme der Produktion des bewährten Zweisitzers bekanntgegeben. Die Auslieferung erfolgte bereits Ende November 2025 am Hauptsitz von Diamond Aircraft, dem Flugplatz Wiener Neustadt, wo auch die Aviation Academy Austria (AAA) beheimatet ist. Eine zweite von AAA bestellte DA20i soll Anfang 2026 übergeben werden. Die Katana DA20i wird vom Einspritzermotor Rotax 912 iSc3 Sport (74 kW/100 PS) angetrieben und ist mit dem Garmin G500TXi ausgestattet. In Kanada wird weiterhin die DA20-C1 gebaut.



Foto: Diamond Aircraft



Foto: Tecnam

#### Flottenmodernisierung

## P-Mentor für Florida Flyers

Mit seiner modernen P-Mentor-Flotte bietet das Unternehmen Florida Flyers das Pilotentraining seit Kurzem auf einer einzigen Plattform an. Flugschüler sollen auf diese Weise ihre gesamte Ausbildung bis zur Berufspilotenlizenz auf einem Flugzeugtyp absolvieren. Dadurch entfällt die Notwendigkeit, sich an unterschiedliche Avioniksysteme anzupassen, was die Schulung effizienter machen soll. Der italienische Hersteller Tecnam hat die zweisitzige P-Mentor so konzipiert, dass sie den Umstieg auf moderne Cockpits von Airlinern möglichst einfach macht.



Ben Presten in der LB-1.  
Am liebsten macht er  
damit Kunstflug.

# Kleiner Bastard mit Spaßfaktor

Die Staib LB-1 ist ein ganz besonderes aviatisches Einzelstück, dessen ersten Entwurf sein Schöpfer Wilbur Staib mit Kreide auf den Boden kritzelte. Das Flugzeug baute er dann im Prinzip aus dem Bauch heraus. Wir spüren seiner Geschichte nach.

  **Text + Fotos** Cornelius Braun



Anreißen von Hand, ganz wie in alten Zeiten – so haucht man der Staib LB-1 Leben ein.



Das Cockpit ist original erhalten. Lediglich die Benzindruckanzeige wurde zusätzlich installiert.

Die ist echt agil“ – fast noch mehr als das große optische Vorbild und der konstruktive Pate, die Pitts S-1S. Ben Presten hat mit seinen 27 Jahren schon einiges an Motorflugzeugen geflogen. Der junge Mann weiß, wovon er redet, wenn er über seine Staib LB-1 spricht. Die LB-1 ist ein Einzelstück aus dem Jahre 1949, das Kürzel LB steht für „Little Bastard“. Ziemlich gewagt für das prude Amerika der beginnenden 1950er Jahre. Die 1 weist auf den ersten Entwurf des Hobby-Flugzeugbauers und Amateurkonstrukteurs Wilbur Staib hin. Der Mann aus Missouri, 1914 geboren, muss so

Mann die Pilotenlizenz erlangt, um sich bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges dann als Fluglehrer finanziell über Wasser zu halten. Im Krieg schulte er mit Boeing Stearman, Waco UPF-7 und anderen Doppeldeckern im Civil Pilot Training Program, ab 1946 arbeitete er als Berufspilot. Sein Herz schlug damals schon für den Kunstflug. Den brachte er sich selber bei und perfektionierte ihn mit viel Training, zumindest, wenn man der Überlieferung glaubt. In den Jahren nach dem Krieg kam seine Chance: Airshows wurden richtig populär, und Staib sah darin eine Möglichkeit, seinen Lebensunterhalt durch die Kunstfliegerei zu bestreiten. Allerdings, das geeignete Flugzeug dafür fehlte ihm. Stearmans und Wacos verfügten über keine allzu große Wendigkeit, spritzige Programme waren damit nicht zu fliegen. Eine Zeit lang flog er eine Rose Parakeet, einen Doppeldecker, etwas kleiner als beispielsweise die Tiger Moth und wendiger als eine Stearman.

Eines Tages flog ihm bei einer Airshow die Pilotin Betty Skelton über den Weg. Sie hatte mit einem brandneuen, winzig kleinen Doppeldecker eine Kunstflugvorführung gezeigt. Das Publikum war begeistert. Das quirlige Flugzeug hatte Maßstäbe gesetzt, und die Leute fuhren auf das für damalige Zeiten action- und abwechslungsreiche Display ab. Staib war von dem kleinen und wendigen Doppeldecker fasziniert. Er erkannte dessen Potenzial und

## DAS PROFIL STAMMT VON EINER TAYLORCRAFT. DAMIT KONNTE MAN GUT KUNSTFLUG MACHEN.

etwas wie den richtigen Riecher am Zeichenbrett bzw. goldene Hände in der Werkstatt gehabt haben. Wobei das mit dem Zeichenbrett nicht so richtig stimmen kann: Staib soll die Grundentwürfe seiner Flugzeuge erstmal mit einem Stück Kreide auf den Boden gekritzelt haben, um dann den Rest, nur mit Hilfe einiger weniger Skizzen, faktisch aus dem Bauch heraus zu bauen.

Staibs fliegerische Karriere ist eine eher klassische und schon tausendmal gehörte Geschichte, die wir hier nur ganz kurz zusammenfassen: Als Kind in der Nähe eines Flugplatzes aufgewachsen, war das Interesse gezündet; als Jugendlicher erste Flugstunden auf einer Piper Cub genommen, als junger

sah seine goldene Zeit als Airshow-Pilot gekommen. Der Doppeldecker war nichts Geringeres als der Prototyp der Pitts S-1S. Von Curtis Pitts persönlich gebaut. Doch entweder war der nicht zu verkaufen, oder Staib fehlte schlicht das Geld. Das ist nicht überliefert. Ihm blieb nichts anderes übrig, als etwas Eigenes zu bauen. Genauso gut, aber wesentlich billiger.

Mit Zollstock und anderen Messgeräten soll er um das kleine Flugzeug herumgeschlichen sein und Maß genommen haben. Heraus kam die LB-1. Und die war in einigen Punkten sogar besser als die Pitts. Ohne große Kenntnisse über Profile hatte er jenes von einem Taylorcraft-Flügel abgenommen, da bekannt war, dass die T-Craft gut für Kunstflug ge-



Große Steuerflächen verschaffen der Staib LB-1 eine gute Wendigkeit.